

⑯ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑯ Offenlegungsschrift
⑯ DE 37 15 764 A1

⑯ Int. Cl. 4;
B 60 J 7/185

DE 37 15 764 A1

⑯ Aktenzeichen: P 37 15 764.7
⑯ Anmeldetag: 12. 5. 87
⑯ Offenlegungstag: 24. 11. 88

⑯ Anmelder:

Dr.Ing.h.c. F. Porsche AG, 7000 Stuttgart, DE

⑯ Erfinder:

Schlachter, Reimund, 7255 Rutesheim, DE; Homann,
Bodo, 7258 Heimsheim, DE

⑯ Verriegelungsvorrichtung für ein Verdeck am Windschutzscheibenrahmen eines Kraftfahrzeuges

Eine Verriegelungsvorrichtung für ein Verdeck umfaßt ein an einem vorderen Rahmenteil des Vercks angeordnetes Verriegelungsorgan und eine am Windschutzscheibenrahmen vorgesehene Aufnahme, wobei ein um eine etwa horizontal ausgerichtete Drehachse bewegbarer Schwenkarm des Verriegelungsorgans eine drehbare Rolle aufweist, die beim Schließvorgang des Vercks mit einer Führungsbahn der Aufnahme zusammenwirkt.

Um bei kleiner Bauhöhe der Verriegelungsvorrichtung eine relativ große Hubbewegung des Vercks in senkrechter Richtung zu erzielen, sind am Schwenkarm zwei mit Abstand zueinander angeordnete Rollen angebracht, die beim Betätigen des Schwenkarmes nacheinander mit der feststehenden Führungsbahn zusammenwirken.

DE 37 15 764 A1

Patentansprüche

1. Verriegelungsvorrichtung für ein Verdeck am Windschutzscheibenrahmen eines Kraftfahrzeuges, insbesondere für ein Klappverdeck, die ein an einem vorderen Rahmenteil des Vercks angeordnetes Verriegelungsorgan und eine am Windschutzscheibenrahmen vorgesehene Aufnahme umfaßt, wobei ein um eine etwa horizontal ausgerichtete Drehachse bewegbarer Schwenkarm des Verriegelungsorgans eine drehbare Rolle aufweist, die beim Schließvorgang des Vercks mit einer Führungsbahn der Aufnahme zusammenwirkt, dadurch gekennzeichnet, daß am Schwenkarm (26) zwei mit Abstand zueinander angeordnete Rollen (30, 31) angebracht sind, die beim Betätigen des Schwenkarmes (26) nacheinander mit der feststehenden Führungsbahn (32) zusammenwirken.
2. Verriegelungsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Rollen (30, 31) unterschiedliche Abstände (L_1, L_2) zum Drehpunkt (38) des Schwenkarmes (26) aufweisen.
3. Verriegelungsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Schwenkarm (26) etwa L-förmig ausgebildet ist, wobei der Drehpunkt (38) des Schwenkarmes (26) an einem freien Ende (39) seines kürzeren Schenkels (40) angeordnet ist, während die Mittelpunkte (M_1, M_2) der beiden Rollen (30, 31) einerseits im Schnittpunkt (43) der beiden Schenkel (40, 42) und andererseits am freien Ende (41) des anderen Schenkels (42) vorgesehen sind.
4. Verriegelungsvorrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Drehpunkt (38) des Schwenkarmes (26) und die Mittelpunkte (M_1, M_2) der beiden Rollen (30, 31) dreieckförmig zu einander angeordnet sind.
5. Verriegelungsvorrichtung nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß beim Zusammenwirken der ersten, einen größeren Abstand (L_1) zum Drehpunkt (38) aufweisenden Rolle (30) mit der Führungsbahn (32) das Verdeck (2) eine senkrechte Hubbewegung um einen Betrag (H_1) durchführt, wogegen beim nachfolgenden Zusammenwirken der zweiten Rolle (31) mit der Führungsbahn (32) das Verdeck (2) eine senkrechte Hubbewegung um einen Betrag (H_2) ausübt und ferner eine Verriegelung des Vercks (2) stattfindet.
6. Verriegelungsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die erste Rolle (30) außer Eingriff mit der Führungsbahn (32) gelangt, nachdem die zweite Rolle (31) Kontakt mit der Führungsbahn (32) hat.
7. Verriegelungsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Rollen (30, 31) unterschiedliche Außendurchmesser aufweisen.
8. Verriegelungsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die an der Aufnahme (16) vorgesehene kurvenförmige Führungsbahn (32) in Richtung Fahrzeugaußenseite hin schräg nach unten geneigt ist und in einem mittleren Bereich eine kreisbogenförmige Raste (45) aufweist, die die Verriegelungsstellung (C) des Vercks (2) definiert.
9. Verriegelungsvorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß am unteren Ende der Führungsbahn (32) ein Nocken (51) angeordnet ist,

an den sich ein etwa rechtwinklig zur Führungsbahn (32) nach oben hin verlaufender Abschnitt (52) anschließt, der ein Freischwenken der ersten Rolle (30) nach Passieren des Nockens (51) ermöglicht.

10. Verriegelungsvorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß unterhalb der Führungsbahn (32) an der Aufnahme (16) ein kanalförmiger Bereich (50) vorgesehen ist, der nach unten hin durch einen bogenförmigen Führungabschnitt (47) begrenzt ist, wobei dieser Führungabschnitt (47) die erste Rolle (30) und gegebenenfalls die zweite Rolle (31) in Richtung der Führungsbahn (32) umlenkt.

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf eine Verriegelungsvorrichtung für ein Verdeck am Windschutzscheibenrahmen eines Kraftfahrzeuges, insbesondere für ein Klappverdeck, die ein an einem vorderen Rahmenteil des Vercks angeordnetes Verriegelungsorgan und eine am Windschutzscheibenrahmen vorgesehene Aufnahme umfaßt, wobei ein um eine etwa horizontal ausgerichtete Drehachse bewegbarer Schwenkarm des Verriegelungsorgans eine Rolle aufweist, die beim Schließvorgang des Vercks mit einer Führungsbahn der Aufnahme zusammenwirkt.

Aus der DE-PS 34 13 379 ist eine, eine gute Funktion aufweisende Verriegelungsvorrichtung für ein Verdeck bekannt, wobei sowohl eine manuelle als auch eine elektromotorische Betätigung des Schwenkarmes vorgesehen ist. Dieser Anordnung haftet der Nachteil an, daß für beide Versionen unterschiedliche Kulissenführungen erforderlich sind, wodurch die Herstellungskosten erhöht werden. Ferner lassen sich bei der manuellen Version aufgrund des Schwenkwinkels und der Ausgestaltung der Führungskulisse nur geringe senkrechte Hubbewegungen realisieren, d. h., das Klappverdeck muß mit erheblichem Kraftaufwand von Hand relativ weit nach unten gezogen werden.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Verriegelungsvorrichtung nach dem Oberbegriff zwischen einem Windschutzscheibenrahmen und einem vorderen Rahmenteil des Vercks zu schaffen, die bei einfacherem Aufbau eine gute Funktion aufweist und mit der auch bei manuell betätigtem Verriegelungsorgan große Hubbewegungen in senkrechter Richtung erzielbar sind. Ferner sollen die Bedienungskräfte der Betätigungsseinrichtung reduziert werden.

Erfundungsgemäß wird diese Aufgabe durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere, die Erfindung in vorteilhafter Weise ausgestaltend Merkmale enthalten die Unteransprüche.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, daß durch die Anordnung von zwei Rollen am Schwenkarm auch bei der manuellen Version ein großer Hub in senkrechter Richtung und andererseits geringe Bedienungskräfte während des Schließvorganges erzielt werden. Die den wesentlichen Teil der Hubbewegung durchführende erste Rolle weist einen größeren Hebelarm auf, während die die Verriegelung bewirkende zweite Rolle mit einem kürzeren Hebelarm versehen ist. Der Schwenkarm mit den beiden Rollen sowie die Aufnahme mit der Führungsbahn sind bei der elektromotorischen und bei der manuellen Version der Verriegelungsvorrichtung identisch ausgebildet, wodurch die Herstellungskosten beträchtlich reduziert werden können. Der Abstand zwischen den bei-

den Rollen ist derart ausgebildet, daß eine Art Fangha-keneffekt erzielt wird, d. h., wenn die erste Rolle den endseitigen Nocken der Führungsbahn passiert, greift die zweite Rolle bereits in die Führungsbahn ein, so daß das Klappdach nicht mehr selbsttätig nach oben bewegt werden kann. Bei geringer Bauhöhe kann mit der erfundungsgemäßen Verriegelungsvorrichtung ein relativ großer Hub in senkrechter Richtung erzielt werden.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in den Zeichnungen dargestellt und wird nachstehend näher erläutert. Es zeigt

Fig. 1 eine Teilseitenansicht eines Personenwagens mit einem Klappverdeck;

Fig. 2 eine Draufsicht auf den vorderen Bereich des Klappverdecks in größerer Darstellung, wobei das Verriegelungsorgan mit einem Elektromotor gekoppelt ist,

Fig. 3 eine Ansicht in Pfeilrichtung R der Fig. 2,

Fig. 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV der Fig. 2,

Fig. 5 eine Vorderansicht der Aufnahme,

Fig. 6 eine Vorderansicht der Aufnahme und des Verriegelungsganzen,

Fig. 7 eine Vorderansicht des Verriegelungsganzen,

Fig. 8 einen Schnitt nach der Linie VIII-VIII der Fig. 7,

Fig. 9 eine Seitenansicht auf das elektromotorisch betätigtes Verriegelungsorgan,

Fig. 10 einen Schnitt nach der Linie X-X der Fig. 5.

Der in Fig. 1 dargestellte Teilbereich eines Personenwagens weist oberhalb einer Gürtellinie 1 ein Klappverdeck 2 auf, das sich in seiner Schließstellung A zwischen einem Windschutzscheibenrahmen 3 und einem Heckbereich 4 erstreckt und lösbar am Windschutzscheibenrahmen 3 in Lage gehalten ist.

Der Windschutzscheibenrahmen 3 setzt sich aus zwei Profilteilen 5 und 6 zusammen, die in gleichgerichteten Flanschen 7 bzw. 8 durch Schweißen miteinander verbunden sind (Fig. 4). Das außenliegende Profilteil 5 weist eine U-förmige Rinne 9 auf, in die ein Dichtkörper 10 eingesetzt ist, auf dem ein Randbereich eines vorderen Rahmenteiles 11 des Klappverdecks 2 aufliegt. Das querverlaufende vordere Rahmenteile 11 setzt sich aus Blechpreßteilen 12, 13 zusammen, die durch Schweißen, Kleben oder dergleichen miteinander verbunden sind.

Zur Fixierung des Klappverdecks 2 am Windschutzscheibenrahmen 3 ist beiderseits einer Mittellängsebene B-B jeweils eine Verriegelungsvorrichtung 14 vorgesehen. In den Fig. 2 bis 8 ist jeweils die in Fahrtrichtung gesehene linke Seite der Verriegelungsvorrichtung 14 dargestellt. Jede Verriegelungsvorrichtung 14 umfaßt ein am vorderen Rahmenteile 11 des Klappverdecks 2 angeordnetes Verriegelungsorgan 15, eine am Windschutzscheibenrahmen 3 vorgesehene Aufnahme 16 und eine zwischen Klappverdeck 2 und Windschutzscheibenrahmen 3 wirkende Zentriereinrichtung 17 (Fig. 3).

Die jeweils benachbart den Verriegelungsvorrichtungen 14 angeordneten Zentriereinrichtungen 17 sind in den Fig. 2 und 3 dargestellt und umfassen je einen am vorderen Rahmenteile 11 angebrachten, vertikal verlaufenden Bolzen 19, der mit einer an der Aufnahme 16 vorgesehenen Hülse 20 formschlüssig zusammenwirkt. Die Hülse 20 ist in einem seitlich außenliegenden Endbereich der Aufnahme 16 angeordnet und einstückig mit dieser hergestellt. Der aus metallischem Werkstoff gefertigte Bolzen 19 ist an seinem freien Ende 21 kalottennförmig ausgebildet. Die Hülse 20 weist im oberen Bereich eine kalottenförmige Erweiterung 22 auf. Mittels der Zentriereinrichtung 17 wird das Klappverdeck 2 in Fahrzeuglängs- und Fahrzeugquerrichtung in seiner La-

ge fixiert, bevor das Verriegelungsorgan 15 in die Aufnahme 16 eingreift.

Gemäß den Fig. 3, 4 und 8 weist das Verriegelungsorgan 15 eine mit einer Betätigungsseinrichtung 23 verbundene Kurbel 24 auf, wobei sich die Kurbel 24 aus einer Drehachse 25 und einem Schwenkarm 26 zusammensetzt. Der Schwenkarm 26 verläuft rechtwinklig zur Drehachse 25. Die Drehachse 25 der Kurve 24 ist etwa horizontal ausgerichtet und erstreckt sich parallel zu einer Mittellängsebene B-B. Entsprechend Fig. 8 ist die Drehachse 25 in einem zylindrischen Abschnitt 18 einer Grundplatte 27 aufgenommen, die mittels nicht näher dargestellter Befestigungsschrauben am vorderen Rahmenteil 11 des Klappverdecks 2 befestigt ist.

Die Betätigungsseinrichtung 23 für das manuell betreibbare Verriegelungsorgan 15 wird durch einen nicht gezeigten Handgriff gebildet, der lösbar auf einen endseitig angeordneten Vierkant 28 der Drehachse 25 aufsteckbar ist. Der Handgriff wird durch eine lösbare Arretiereinrichtung 29 in seiner aufgesteckten Lage fixiert.

An dem in Fahrtrichtung gesehen vor der Grundplatte 27 angeordneten Schwenkarm 26 sind zwei mit Abstand zueinander angeordnete, drehbar gelagerte Rollen 30, 31 angeordnet, die beim Betätigen des Schwenkarmes 26 nacheinander mit einer Führungsbahn 32 der Aufnahme 16 zusammenwirken, dergestalt, daß bei einer Drehbewegung des Schwenkarmes 26 eine senkrechte Hubbewegung H des Rahmenteiles 11 des Klappverdecks 2 sowie eine Verriegelung des Klappverdecks 2 bewirkt wird.

Die beiden Rollen 30, 31 sind so am Schwenkarm 26 angeordnet, daß die erste Rolle 30 erst dann außer Eingriff mit der Führungsbahn 32 gelangt, nachdem die zweite Rolle 31 bereits mit der Führungsbahn 32 zusammenwirkt.

In der Verriegelungsstellung C und in der entriegelten Endstellung D der Verriegelungsvorrichtung 14 ist zwischen dem Schwenkarm 26 und der angrenzenden Grundplatte 27 eine Arretiereinrichtung 33 vorgesehen. Sowohl die Arretiereinrichtung 33 für den Schwenkarm 26 als auch die Arretiereinrichtung 29 für den Handgriff werden durch je eine federbelastete Kugel 34 gebildet, die in eine Ausnehmung 35 eingesetzt ist, wobei ein hervorstehender Kalottenabschnitt 36 in eine Aussparung 37 des Schwenkarmes 26 bzw. des Handgriffes eingreift.

Die beiden Rollen 30, 31 weisen ferner unterschiedliche Abstände L₁, L₂ zum Drehpunkt 38 des Schwenkarmes 26 auf. Der Schwenkarm 26 ist etwa L-förmig ausgebildet, wobei die Drehachse 25 der Kurbel 24 mit dem freien Ende 39 des kürzeren Schenkels 40 fest verbunden ist. Die Mittelpunkte M₁, M₂ der beiden Rollen 30, 31 sind am freien Ende 41 des längeren Schenkels 42 und im Schnittpunkt 43 der beiden Schenkel 40, 42 angeordnet, dergestalt, daß der Drehpunkt 38 des Schwenkarmes 26 und die beiden Mittelpunkte M₁, M₂ der beiden Rollen 30, 31 ein Dreieck bilden. Gemäß Fig. 7 beträgt der Winkel α des Dreiecks etwa 80° .

Die erste, am freien Ende 41 des längeren Schenkels 40 des Schwenkarmes 26 angeordnete Rolle 30 weist dabei einen größeren Abstand L₁ zum Drehpunkt 38 des Schwenkarmes 26 auf als die zweite Rolle 31. Durch diese Anordnung wird erreicht, daß mit der ersten Rolle 30 eine relativ große Hubbewegung H₁ in senkrechter Richtung erfolgt, während mit der zweiten Rolle 31 nur eine relativ geringe Hubbewegung H₂ und die Verriegelung des Klappverdecks 2 erzielt wird (Fig. 6). Der Hub H₁ ist dabei dreimal bis fünfmal so groß wie der Hub

H2. Außerdem wird durch die unterschiedlichen Abstände L_1 , L_2 der beiden Rollen 30, 31 bewirkt, daß während des gesamten Schließvorganges des Klappverdecks 2 stets nur eine geringe Bedienungskraft erforderlich ist.

Die erste Rolle 30 weist in Fahrzeuglängsrichtung gesehen, einen gleichbleibenden Außen durchmesser D_1 auf, d. h., mit dieser Rolle erfolgt keine Fixierung des Klappverdecks 2 in Fahrzeuglängsrichtung. Die zweite Rolle 31 weist auf der der Aufnahme 16 zugekehrten Seite einen Kragen 44 auf, der einen größeren Außen durchmesser D_2 besitzt als der daran anschließende Bereich. Bei verriegeltem Klappverdeck 2 hintergreift die zweite Rolle 31 mit dem Kragen 44 eine an der Aufnahme 16 ausgebildete, kreisbogenförmige Raste 45. Die Raste 45 ist in Querrichtung gesehen, versetzt zum Drehpunkt 38 des Schwenkarmes 26 angeordnet, dergestalt, daß die zweite Rolle 31 bei verriegeltem Klappverdeck C eine Übertotpunktlage einnimmt und somit selbsttätig in Lage gehalten wird. Die am Windschutzscheibenrahmen 3 befestigte Aufnahme 16 umfaßt einen plattenförmigen Grundkörper 46, an dem die Führungsbahn 32 und ein Führungsabschnitt 47 vorgesehen sind. Die sich in Fahrzeugquerrichtung erstreckende Führungsbahn 32 weist eine relativ geringe Längserstreckung in Querrichtung auf und ist an einem oberen Randbereich 48 des Grundkörpers 46 angeordnet. Die Führungsbahn 32 ist einem etwa dreieckförmigen Element 49 zugeordnet, das den darunterliegenden, kanalförmigen Bereich 50 in Längsrichtung (nach hinten hin) übertragt. Die zur Fahrzeugaußenseite schräg nach unten hin abfallende, kurvenförmig ausgebildete Führungsbahn 32 weist an ihrem unteren Ende einen Nocken 51 auf, an den sich ein schräg nach oben und außen verlaufender Abschnitt 52 anschließt. Die Führungsbahn 32 setzt sich aus einem ersten konvexen Abschnitt, einem nachfolgenden konkaven Abschnitt und einem weiteren konvexen Abschnitt zusammen, wobei letzterer an den Nocken 51 anschließt.

Der Abschnitt 52 und die Führungsbahn 32 sind etwa rechtwinklig zueinander angeordnet. Der Führungsabschnitt 47 ist unterhalb des kanalförmigen Bereiches 50 angeordnet und bogenförmig ausgebildet. Beim Absenken des Klappverdecks 2 mittels des Handgriffes trifft die erste Rolle 30 am Führungsabschnitt 47 auf und wird durch diesen selbsttätig in Richtung Führungsbahn 32 umgelenkt. Falls das Klappverdeck 2 schnell nach unten gezogen wird, kann es vorkommen, daß auch die zweite Rolle 31 durch den Führungsabschnitt 47 umgelenkt wird.

Anstelle der manuellen Betätigung des Verriegelungsgangs 15 ist auch eine motorische Betätigung denkbar. Gemäß Fig. 2 ist an die Drehachse 25 der Kurzel 24 ein Elektromotor 53 mit einem Getriebe angeschlossen, wobei sich die aus Elektromotor 53 und Getriebe bestehende Baueinheit in Fahrzeugquerrichtung erstreckt. Die am Windschutzscheibenrahmen 3 angeordnete Aufnahme 16 und der Schwenkarm 26 mit den beiden Rollen 30, 31 sind für beide Versionen (manuell — motorisch) identisch ausgebildet, so daß lediglich die Grundplatte 27 für die manuelle Version bzw. das Gehäuse für die elektromotorische Version unterschiedliche Bauteile für die Verriegelungsvorrichtung darstellen.

Bei beiden Betätigungen (manuell — elektromotorisch) des Verriegelungsgangs 15 übt der Schwenkarm 26 eine Drehbewegung um einen Winkel β von etwa 105° aus.

Die Verriegelungsvorrichtung 14 arbeitet wie folgt: Das geöffnete Klappverdeck 2 wird soweit nach vorne geschwenkt, bis die Bolzen 19 teilweise in die Hülsen 20 eingreifen. In dieser Stellung F befindet sich das Klappverdeck 2 noch etwa 30 mm oberhalb des Windschutzscheibenrahmens 3. In der entriegelten Endstellung D des Verriegelungsganges 15 ist der Schwenkarm 26 derart ausgerichtet, daß sich der kürzere Schenkel 40 etwa in horizontaler Richtung erstreckt, während der längere Schenkel 42 etwa vertikal nach unten ragt. Die am freien Ende 41 des längeren Schenkels 42 angeordnete erste Rolle 30 wirkt bereits dann mit der Führungsbahn 32 zusammen, wenn sich das Klappverdeck 2 noch etwa 25 mm oberhalb des Windschutzscheibenrahmens 3 befindet. Durch Drehen der Betätigungsseinrichtung 23 im Uhrzeigersinn wirkt die erste Rolle 30 dergestalt mit der Führungsbahn 32 zusammen, daß das Klappverdeck 2 selbsttätig um einen Betrag H_1 nach unten in Richtung Windschutzscheibenrahmen 3 gezogen wird. Die erste Rolle 30 gleitet dabei entlang der Führungsbahn 32 bis zum Nocken 51. Sobald die erste Rolle 30 am Nocken 51 anliegt (Zwischenstellung E), gelangt die zweite Rolle 31 in Kontakt mit der Führungsbahn (siehe Fig. 6). Durch eine weitere Drehbewegung des Schwenkarmes 26 gelangt die erste Rolle 30 außer Eingriff mit der Führungsbahn 32 und verschwenkt entlang des kanalförmigen Bereichs 50 ins Freie (sie übt dann keine Funktion mehr aus).

In der Verriegelungsstellung C untergreift die zweite Rolle 31 mit dem Kragen 44 die im mittleren Bereich der Führungsbahn 32 angeordnete Raste 45.

Mit der erfindungsgemäßen Verriegelungsvorrichtung läßt sich sowohl bei der manuellen als auch bei der elektromotorischen Betätigung eine senkrechte Hubbewegung H von etwa 25 mm bei einer Schwenkbewegung der Betätigungsseinrichtung 23 um einen Winkel β von lediglich 105° durchführen.

Der Drehpunkt 38 des Schwenkarmes 26 befindet sich sowohl bei entriegeltem als auch bei verriegeltem Klappverdeck 2 oberhalb der Aufnahme 16. Beim Verschwenken der Betätigungsseinrichtung 23 wandert der Drehpunkt 38 des Schwenkarmes 26 auf einer vertikalen Geraden 54 von einem Punkt F zu einem darunterliegenden Punkt J.

- Leerseite -

Fig. : 10 : A1
Nummer:
Int. Cl. 4:
Anmeld tag:
Offenlegungstag:

37 15 764

B 60 J 7/185

12. Mai 1987

24. November 1988

3715764

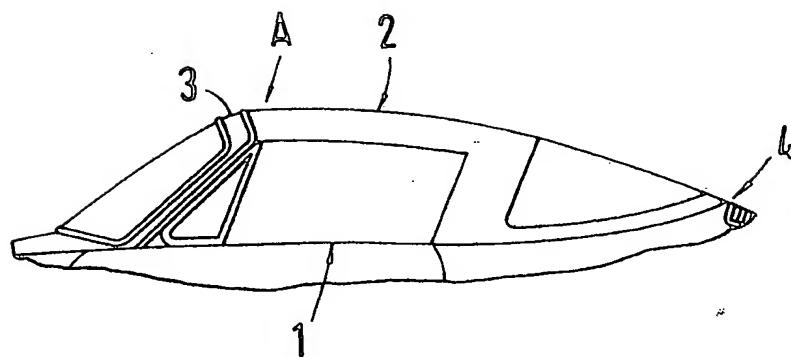


FIG. 1

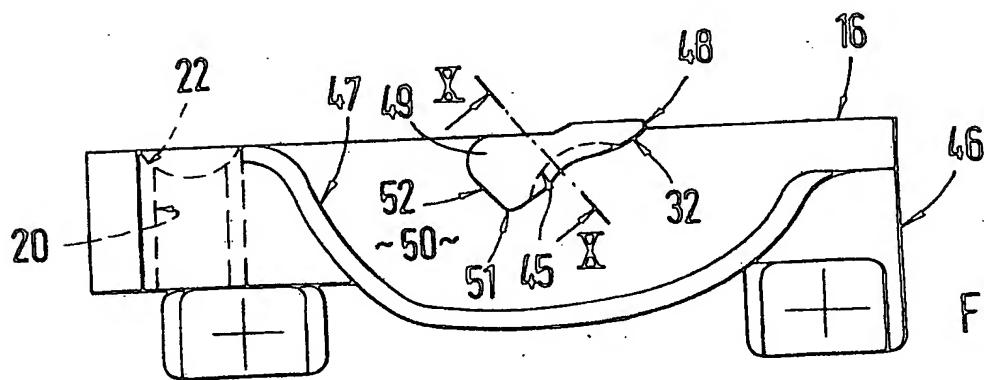


FIG. 5

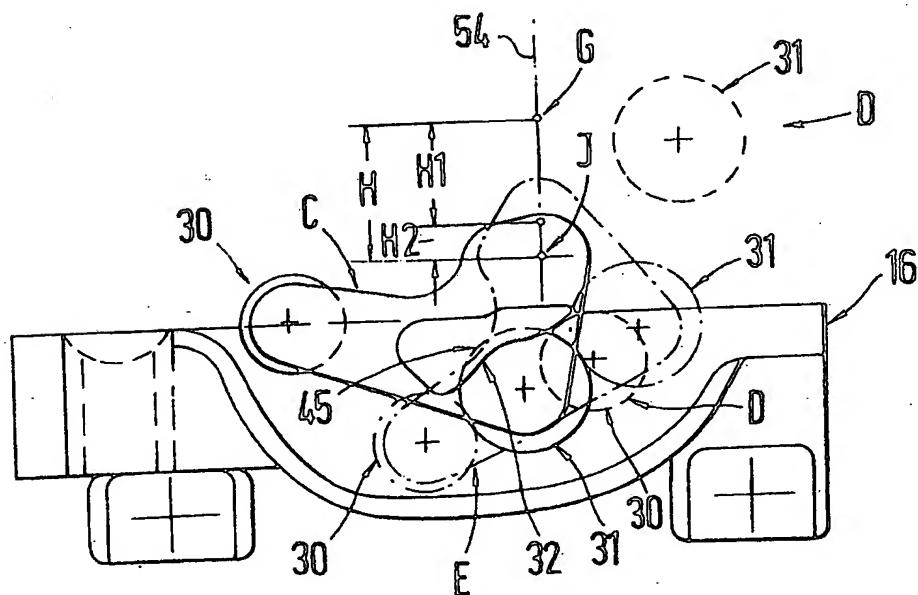


FIG. 6

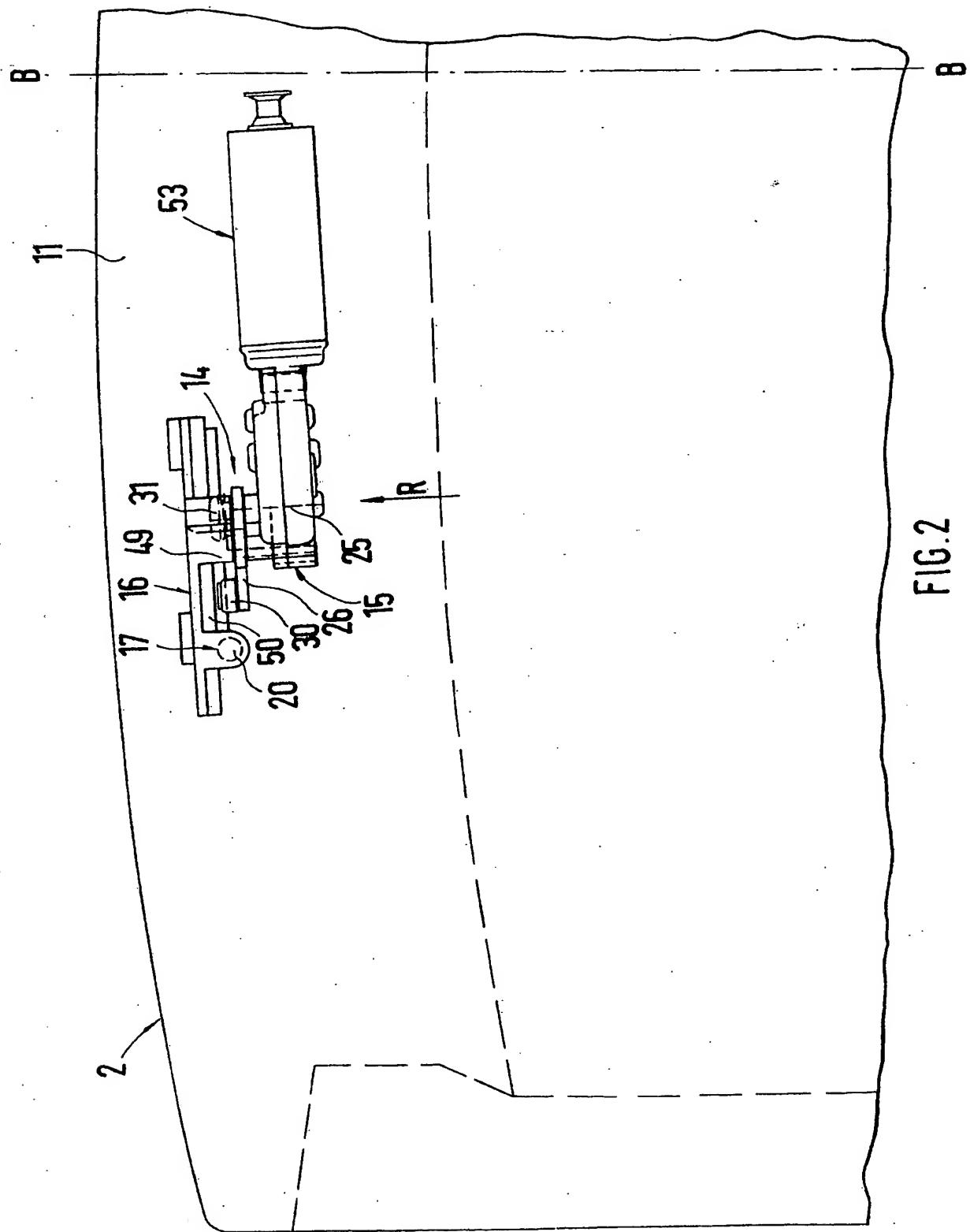


FIG.2

ORIGINAL INSPECTED

3715764

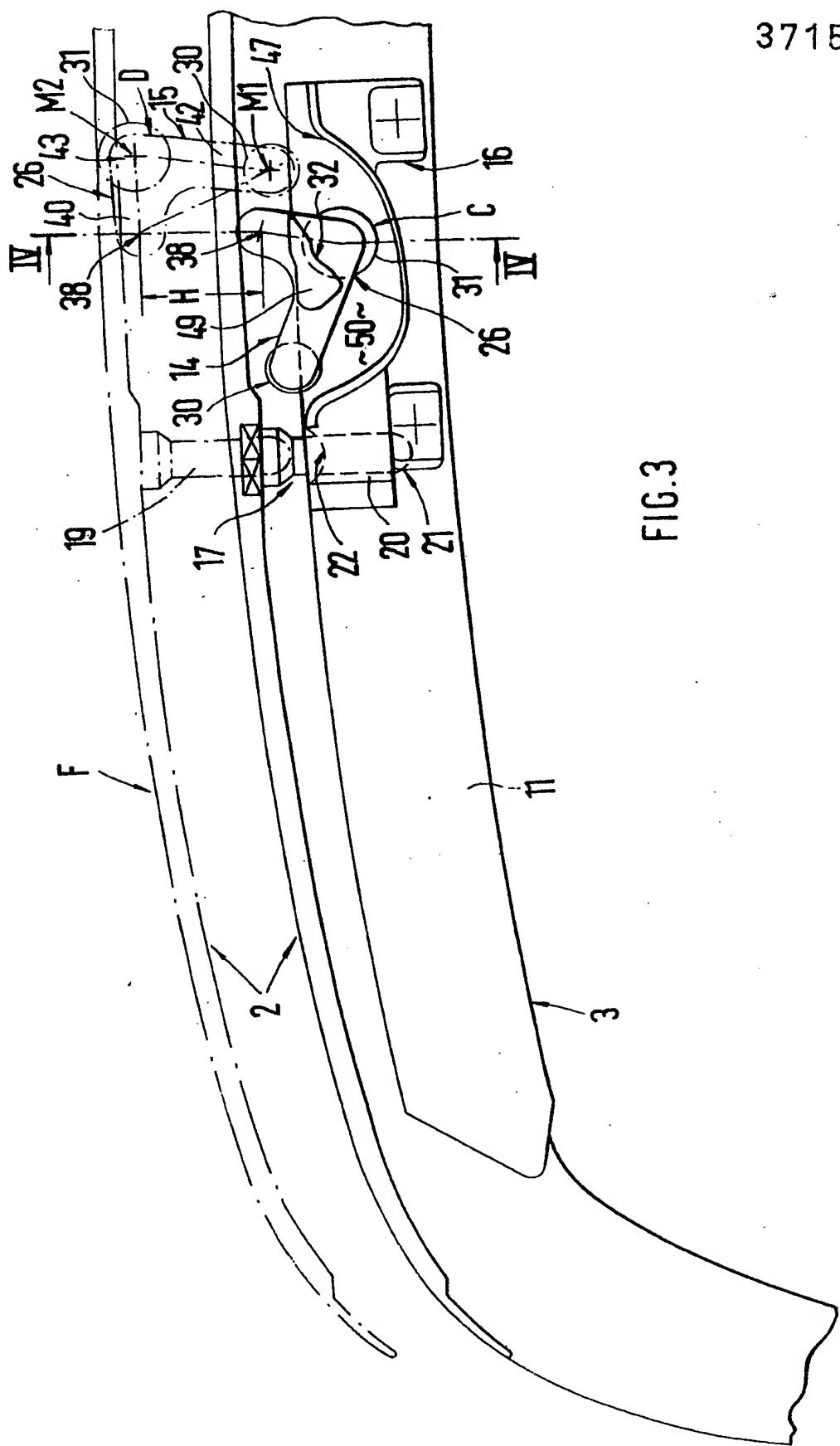
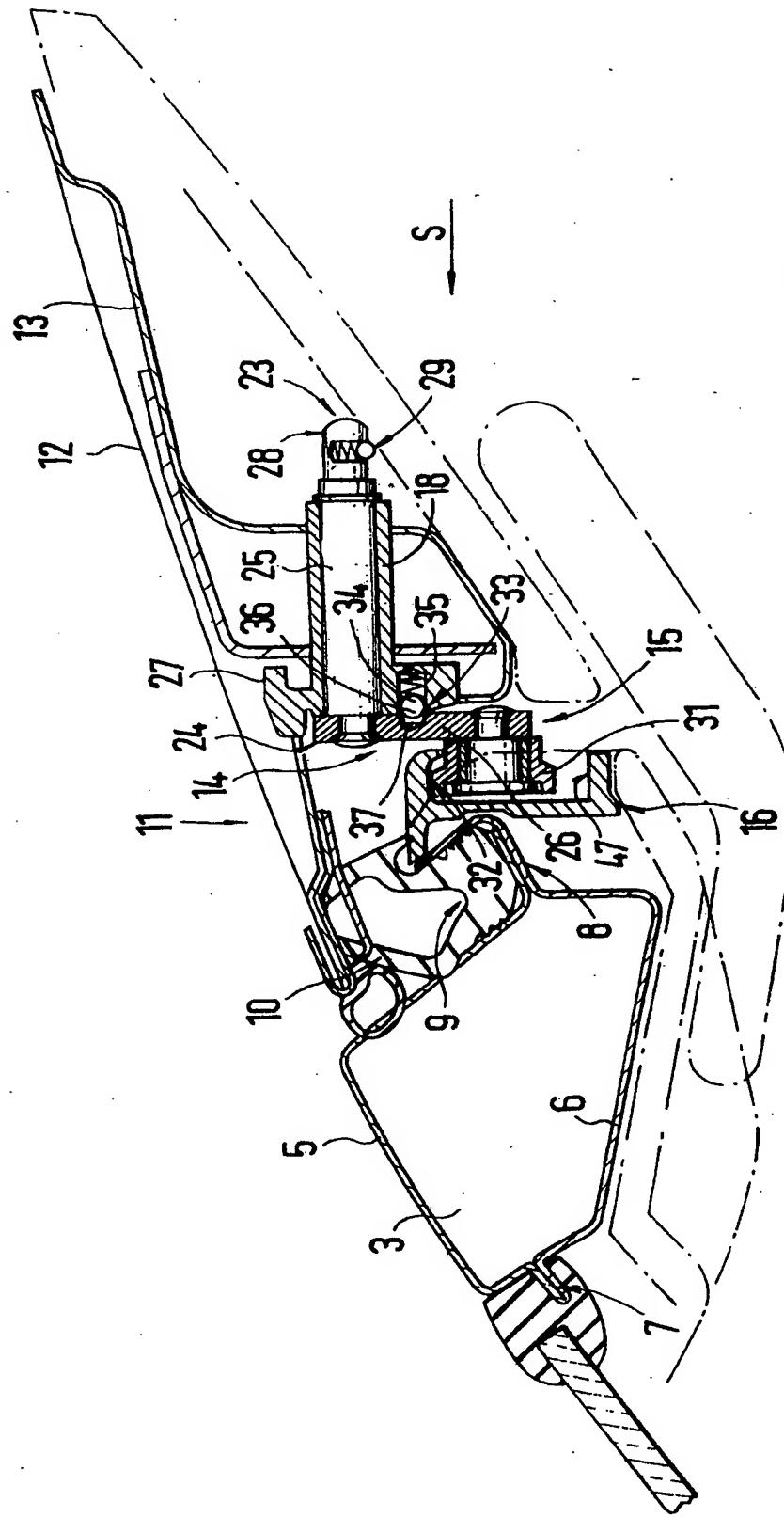


FIG.3

ORIGINAL INSPECTED

3715764

FIG. 4



3715764

